

INFORME CUALITATIVO EN EL PROCESO DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN SALUD DE LA ESTRATEGIA ARAGONESA DE LA BICICLETA



ESTRATEGIA
ARAGONESA
DE LA BICICLETA



Zaragoza mayo de 2021



I. INTRODUCCIÓN

La metodología de la Evaluación de Impacto en Salud incluye diferentes fases, la primera de ellas es la Fase de Screening. En esta fase, hay una etapa de recogida información de informantes clave y específicamente, información cualitativa acerca de cómo la estrategia podría influir en los ejes de desigualdad y en los determinantes de salud a través de la realización entrevistas en profundidad.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se establecen para la realización de esta fase cualitativa en el análisis de la evaluación del impacto en salud de la Estrategia Aragonesa de la Bicicleta son los siguientes.:

- i. Explorar, a través del discurso con informantes clave, como puede influir la estrategia de la bicicleta en la consecución de una mayor equidad en salud en la población y específicamente su efecto sobre ejes de desigualdad y determinantes de salud.
- ii. Identificar posibles actuaciones en las que la iniciativa puede influir en los determinantes de salud y mejorar los niveles de salud de las personas.

III. METODOLOGIA

De acuerdo con la metodología cualitativa, se han realizado dos entrevistas en profundidad seleccionando personas con amplio conocimiento y experiencia de trabajo en el tema de estudio en dos ámbitos, urbano y rural. Ambas entrevistas se hicieron mediante videoconferencia ya que no fue posible hacerlo presencialmente por las limitaciones establecidas por motivo de la pandemia de Covid-19. Se solicitó la autorización a los entrevistados para la grabación con el objeto de realizar una transcripción con literalidad y un análisis de contenido riguroso.

Los días previos se había contactado telefónicamente con los entrevistados, y se les explico en qué consistía la entrevista y remitido una breve información general (tema, duración, confidencialidad).

Para las entrevistas se utilizaron el encuadre y el guion que figuran en el Anexo.

En ambos casos transcurrieron con normalidad, la duración fue de aproximadamente una hora y se cumplieron los objetivos y el guion establecido.

IV.RESULTADOS

El resultado del análisis del discurso de las personas entrevistadas es el que se muestra a continuación de acuerdo con los verbatims (expresiones literales) manifestados por los participantes que constituyen los datos de las técnicas de investigación cualitativa.

4.1. ¿Cómo ha evolucionado en la población la percepción del uso de la bicicleta?

Uno de los elementos esenciales en las actuaciones para fomentar el uso de la bicicleta es la mirada hacia lo que están haciendo en otros países y cómo se introduce su uso en la vida cotidiana de las personas en los diferentes entornos tratando de trasponer la larga experiencia en otros países en nuestro ámbito.

- *Se llevaron a cabo distintas medidas de fomento de la bicicleta discriminación positiva para el uso de la bici, pero también discriminación negativa para el uso del coche algunas restricciones, aparcamiento, pacificación del tráfico de todas las vías secundarias con eliminación de algunas vías de circulación. (E1)*

La introducción de la bicicleta como elemento de movilidad ha contado con ciertas resistencias ya que suponía cierto riesgo cuando no existían carriles o infraestructuras específicas y por asociarse a un cierto modo de vida alternativo,

- *Veía con mucha envidia lo que estaba haciendo en otros países europeo. (E1)*

Inicialmente el uso de la bicicleta pudo relacionarse con personas con un nivel de vida algo más alternativo o con pensamientos más progresistas, sin embargo, actualmente, esa connotación se está dejando y se está generalizando el uso de la bicicleta en todos los sectores sociales.

- *Los desplazamientos de los que se atrevían a montar en bici eran unos auténticos valientes. (E1)*
- *Que a nivel técnico en el servicio movilidad hubo bastantes resistencias no lo veían y sentían desprecio y quizás incluso no veían interesante el hecho de promover un modo de transporte que no lo utilizaba nadie. (E1)*
- *Los principios fueron bastante duros. (E1)*

Un elemento que se observa en el discurso es que en las sociedades donde la bicicleta no forma parte habitual de la movilidad, existe una cierta jerarquización de los vehículos y el vehículo a motor todavía, en nuestro medio se considera prioritario en las decisiones de movilidad.

- *Especie de jerarquización de nuestro país como una de que el que tiene el vehículo más grande es el que tiene más poder en la carretera. (E2)*
- *Jerarquización de los vehículos creo que es donde nos genera l la separación no se genera la equidad. (E2)*
- *En Holanda o en otros lugares, Nueva Zelanda, en los que yo he estado, la bicicleta tiene la prioridad sobre el peatón. (E2)*

4.2. Usos actuales de la bicicleta.

Hasta ahora la bicicleta tenía una función esencialmente dedicada al ocio, Actualmente supone una alternativa al desplazamiento caminando, en automóvil o al transporte público.

- *No era lo que pretendía lo que se pretendía era que ya por fin la bicicleta pudiera ser una alternativa real al vehículo automóvil. (E1)*
- *La peatonalidad no es una alternativa al modo del coche, la alternativa es la bicicleta. (E1)*
- *No creo que ha mejorado mucho más y se ha incorporado a la cotidianidad, que fue algo que antes en la época de nuestros abuelos se usaba de manera totalmente cotidiana.*
- *Ahora pues esta se está volviendo utilizar. (E1)*
- *Conjuntamente o aunque no sea conjuntamente lo que hacen unos nos sirve a todos, es un poco como lo mismo que lo del uso de la bici, para ti es muy bueno, pero para toda la sociedad también. (E1)*

4.3. Impactos del uso de la bicicleta.

La utilización de la bicicleta puede tener impactos positivos en diferentes ámbitos de la vida social

4.3.1. Salud

Entre los impactos de la utilización de la bicicleta destaca el impacto positivo directo en la salud de las personas vinculado a la reducción del sedentarismo y a la realización de actividad física.

- *Es una actividad física y como actividad física yo creo que tiene que beneficiar en ella toda aquella persona que practique esa actividad físico- deportiva. (E2)*
- *Evitar sedentarismo y te mueves en tu bici y no necesitas ir al gimnasio para nada o sea ya tienes cubiertas tus necesidades energéticas de hacer ejercicio con ese uso diario de ir al trabajo de ir al centro de estudios o de hacer gestiones etc. (E1)*
- *Alarga la vida si yo recuerdo en muchas ocasiones a gente en el pueblo o gente en Huesca o gente incluso en Zaragoza y yo veía gente muy mayor que iba al huerto con su bicicleta, era gente muy mayor, es algo que bueno. (E2)*

Además, la bicicleta contribuye a favorecer el ejercicio físico de una forma accesible a la mayoría de las personas sin importar la limitación de edad.

- *Es un deporte con muchísimo menos impacto y se puede practicar gente que ha tenido algunos problemas físicos en otros deportes., algunos deportistas que han practicado que han tenido lesión acaban practicando bicicleta o natación. (E2)*
- *La bicicleta lo genera esa digamos esa facilidad de práctica deportiva sin impacto, práctica deportiva y también de desplazamiento es posible que alguien que tiene un pequeño problema de rodilla practicando bicicleta refuerce o fortalezca más los cuádriceps y la rodilla se le sujete mejor y puede incluso caminar mejor, pero esos. (E2)*

En el discurso aparecen muchos de los impactos positivos en la salud que ofrece el uso de la bicicleta. Utilizar la bicicleta proporciona sensación de libertad al permitir desplazamientos más largos, autonomía y bienestar físico y emocional. Además, aporta un plus de responsabilidad en

su utilización tanto para adultos como para niños porque permite desplazarse fácilmente, especialmente en ciudades medias y pequeñas.

- *Porque te proporciona una autonomía y cuando el ser humano siente esa autonomía en su desplazamiento por su capacidad porque se ve reforzado su ego y su autoestima, porque puede desplazarse más kilómetros porque puede ver más cosas porque se siente más orgulloso consigo mismo porque puede ir a sitios que creía no iría nunca y que incluso que no podía llegar nunca. (E2)*
- *Momento de libertad con lo del grupito de amigos haciendo una excursión, aunque sea de tres o 4 km por alguno de los caminos en torno a la ciudad o para ir de un sitio a otro para jugar a fútbol al otro lado de la ciudad porque el campo está ahí. (E2)*
- *A los niños que les capacita que le refuerza en su también en su autonomía y en su en su relación con el mundo con sus amigos. (E2)*

El uso de la bicicleta cumple también una función social promoviendo las relaciones sociales, la utilización en grupo y la solidaridad entre los propios usuarios de bicicletas.

- *Es un vehículo que se promueve las relaciones sociales [...] y promueve que sé que se hagan esos desplazamientos de forma muchísimo más alegre del que del que tienes cuando estás utilizando un coche. (E1)*
- *La bicicleta es como más más social más gremial más de grupo e interaccionas más. (E2)*
- *Coges la bici es otra manera, es que si te pasa algo ooh sale la cadena y enseguida paran los ciclistas para ayudarte o cualquier cosa de esa y como no sé una sensación pasas saludando a la gente por la calle. (E1)*
- *Tenemos también comercios que colaboran, es decir se pueden hacer muchas cosas andando y en bici. (E1)*

No obstante, puede tener también impactos negativos sobre la salud relacionados sobre todo con lesiones, accidentabilidad y siniestralidad para los cuales es necesario desarrollar medidas específicas, aunque cada vez las tasas de mortalidad y de morbilidad son más limitadas, debido a las actuaciones y medidas de protección o a las infraestructuras.

- *Hay el doble más de muertes por tubos de escape que por accidentes. (E1)*
- *El mal estado del camino que puede repercutir en otros perjuicios físicos ya sea por problemas de cervicales ya sea por problemas bueno de otra índole que pueden ser achacados por el traqueteo de la bicicleta. (E2)*
- *Si estás desplazándote continuamente en la ciudad y vas detrás de algunos vehículos que te genera una inhalación mayor del humo de los motores pues indudablemente eso perjudica. (E2)*

Entre los impactos negativos también hay algunos relacionados con la seguridad, en concreto, la sensación de riesgo que se puede tener en zonas poco transitadas o no bien iluminadas que parecen ser más manifiestos entre mujeres.

- *Sitios donde no hay iluminación no sé porque ahora, prácticamente toda la ciudad está perfectamente bien iluminada y las zonas por las que pasas siempre hay edificios, hay gente, carriles. (E1)*
- *La mujer tiene que quitarse el velo para para que resulte que tiene que sentirse seguro más segura cuando vaya en bicicleta que con otro vehículo tiene que quitárselo. (E2)*
- *Casi ni de la ni de la edad es tan evidente que nos reporta beneficios sociales y saludables mentales y económicos a todos que lo haría para todos creo la en las campañas. (E2)*

4.3.2. Medio ambiente

La utilización de la bicicleta tiene efectos positivos en el medio ambiente (contaminación ambiental y acústica, uso de combustibles, ...) en contraposición a la utilización del automóvil.

- *El coche tiene un impacto muy malo en lo ambiental. (E1)*
- *La bici es buena energéticamente hablando. (E1)*
- *Contaminación por parte de coches contaminación ambiental contaminación acústica y contaminación del espacio del uso del espacio público, Se abusa del espacio público porque tiene más de 60 % destinado solo a automóviles. (E1)*

4.3.3. Ocio y otros

De acuerdo con el discurso de los participantes, la bicicleta puede formar parte de los momentos de ocio y también como medio de desplazamiento propio, sin dependencia de horarios, para trasladarse al centro de trabajo, centro educativo, negocios, etc. Del mismo modo permite acceder y descubrir, en ocasiones, lugares a los que no se puede llegar en automóvil o vehículos grandes.

- *Para el ocio para darte una vueltecita. (E1)*
- *Su momento de libertad con lo del grupito de amigos haciendo una excursión, aunque sea de tres o 4 km por alguno de los caminos en torno a la ciudad o para ir de un sitio a otro para jugar a fútbol al otro lado de la ciudad porque el campo está ahí hemos quedado eso refuerza muchísimo en la adolescencia. (E2)*
- *Si para poder utilizar el transporte público tienen que estar dependiendo de horarios no pueden ir a todos los sitios en cambio teniendo un modo de transporte suyo propio, bien propio o a nivel de préstamo que puedan utilizar ellos. (E1)*
- *Esa facilidad para llegar a los sitios más rápido y hacer papeles, más papeles a lo largo del día, cuando vivía en Zaragoza a veces iba en coche y podía hacer un trámite administrativo porque me tenía que desplazar un sitio a otro, en Huesca, cuando voy con el coche puedo hacer 2 o tres recados, pero que cuando voy con la bicicleta es que aparte con la misma puerta es que me desplazo rápidamente es que simplemente pongo el candado. (E2)*

4.4. Influencia de la Estrategia según los ejes de desigualdad en salud.

La utilización de la bicicleta puede cumplir una función social porque nos beneficia a todos. Además, es accesible a toda la población, bien por edad, por sexo, nivel social o cualquiera de los ejes que generan desigualdades en salud.

- *Al final cuando tú haces una ciudad pensando en los niños y no solo para que puedan ir andando sino también que pueda ir en bici con eso seguro que les va a venir bien a las mujeres les va a venir bien a las personas mayores les va a venir bien a las personas que tengan algún problema. (E1)*
- *La bicicleta puede contribuir a reducir esas desigualdades en salud y en cierta medida un poquito social no esas desigualdades sociales si nos puede igualar más. (E2)*
- *Es algo tan claro que nos que nos beneficia a todos que creen que creo que algunas personas todavía necesitan un poquito de impulso en ese sentido. (E1)*

4.4.1. Edad.

La utilización de la bicicleta es diferente según las distintas edades y cumple diferentes objetivos en estas etapas.

- *Pero lo que sí que se trabaja de forma concreta es el tema de los niños con los caminos escolares y la bicicleta en el cole [...] en el programa de caminos con el cole, ya tenemos algunas rutas andando y hay también rutas en bici haciendo las cosas y además eso. (E1)*
- *Es como el sentirte mayor, es que ya no es solo el hecho de que la responsabilidad que tienes, el conocimiento del terreno. (E1)*
- *En la adolescencia probablemente luego hay una etapa en la que desgraciadamente creo que se deja de utilizar que es muy extraña si no se practica por deporte. Hay un vacío allí y luego vuelves a buscar la calidad de vida en el tu desplazamiento en la ciudad y te acercas a la bicicleta yo así lo he sentido en persona y lo he sentido con otros compañeros y amigos de mi entorno y luego ya en la madurez en la vejez la bicicleta pasa ser más un medio de transporte cómodo. (E2)*
- *Las bicicletas eléctricas eso aún está generando un mayor movimiento de personas adultas a las que pensaban que no iban a poder disfrutar nuevamente con la bicicleta y tanto en el campo como en la ciudad lo están disfrutando. (E2)*

4.4.2. Genero.

Cuando se aplica una perspectiva de género, cabe señalar que tradicionalmente, la utilización de la bicicleta se asociaba más a los varones que a las mujeres. No obstante, estas diferencias se están compensando a favor de las mujeres y se está viendo como un claro avance y no se considera necesario realizar actuaciones específicamente dirigidas para mujeres.

- *Al principio es verdad que la mayoría de los ciclistas eran varones porque suponía ser valiente en medio del tráfico y con la con la realización de una estrategia. (E1)*
- *Había cierto miedo de las mujeres que no se atrevían a meterse en los posibles conflictos, pero, pero yo creo que eso ya ha pasado a la historia. (E1)*
- *Para las mujeres ha sido una revolución. (E1)*
- *A través de Cáritas a través de organizaciones muy variadas y y han podido recibir muchas personas que están necesitadas de poder contar con una bici, incluso mujeres porque ahora los programas que tenemos para entrar, incluso gratuitamente porque teníamos voluntarios que hacían el trabajo de mantenimiento y aun así está suspendido de momento. (E1)*
- *Yo no separaría intentar que, en la utilización de la bicicleta, independientemente del género, reporta unos beneficios porque si lo hacemos a través del género llegará un momento en el que hagamos una campaña para que las mujeres vayan en bicicleta y los hombres se verán agraviados por algo y algunos no querrán utilizarla si lo hacemos para los hombres para que yo que sé incluso en plan de humor las mujeres dirán que claro. No lo haría en función del género. (E2)*
- *Tenemos que quitarnos ese velo de antes de que la mujer tiene que quitarse el velo para para que resulte que tiene que sentirse seguro más segura cuando vaya en bicicleta que con otro vehículo tiene que quitárselo. (E2)*
- *No creo que se sienta que se tenga que sentir reforzada por utilizar la bicicleta en detrimento de una moto si le apetece o de un no sé, si es un patín eléctrico de un de un coche creo que no creo que en estas campañas así creo que cada vez tenemos que buscar más la normalización y buscar la igualdad indistintamente. (E2)*

4.4.3. Etnia/Origen.

En relación con la población con un origen o cultura diferente, el discurso destaca que la estrategia puede servir para resolver el desplazamiento de una forma fácil y compensar otro tipo

de problemas además de servir de herramienta de integración social. Para ello pueden ser útiles cierto tipo de ayudas.

- *Con forma de transporte puede resolverles quizás algunos problemas eso también considero que es importante. (E1)*
- *Los grupos con una cierta digamos cierta discriminación por parte social es posible que pudieran acercarse más si todos consiguiéramos desplazarnos en bici. (E2)*
- *Extranjeros que residen aquí, de gente que está aquí, también hemos intentado dar ayudas a través de servicios sociales para la compra de bicis. (E1)*
- *Tenemos un alquiler gratuito de prestar bicicletas para sus desplazamientos de la misma manera que se le subvencionan. (E1)*

Uno de los posibles usos de las bicicletas en el ámbito urbano puede ser el turístico y apoyar una buena forma de conocer la ciudad y moverse en ella.

- *Población extranjera en el desde el punto de vista de que vienen hacer turismo a Zaragoza. (E1)*

4.4.4. Nivel socioeconómico.

La utilización de la bicicleta es independiente del nivel socioeconómico, afirmación que se corrobora por la elevada utilización en países con más nivel socioeconómico y cultural como es el caso de los países nórdicos. Además, dicha utilización es independientemente de la clase social.

- *Una cosa curiosa lo que les vemos a Europa y tienen un nivel socioeconómico bastante mejor que el nuestro. (E1)*
- *En Europa muchísima gente va en bici y ministros y es mucho más difícil para alguien ajeno darse cuenta de cuál es el estatus de estas personas. (E1)*
- *No tiene que ver con ese estatus. (E1)*
- *Hay muchísima gente de hecho al principio. (E1)*
- *No pasa nada que no te van a tildar de nada malo, antes se sentía cierta vergüenza, con traje en bicicleta, pero ha pasado. (E1)*

Por otra parte, la accesibilidad de la bicicleta es muy versátil, permite diferentes usos, propiedad o alquiler y también existe un abanico muy amplio de precio, lo que implica que esto no sea un obstáculo para su uso.

- *Es un vehículo más asequible. (E2)*
- *Existirán bicicletas para todas tipas de clases y todo tipo de poderes adquisitivos. (E2)*
- *Desde luego es la libertad que te da el poder tener una bici que puedes comprártela de segunda mano a precios súper económicos que vamos seguro que hay alguno que no podré llegar, pero el 99,9 % de la población puede tener acceso a este vehículo. (E1)*
- *Tenemos un alquiler gratuito de prestar bicicletas para sus desplazamientos de la misma manera que se le subvencionan. (E1)*
- *Hemos contado con organizaciones o entidades o empresas siempre que lo quieran o bien para acudir a clases desfavorecidas. (E1)*
- *Me consta que hay organizaciones que cada vez están ayudando para que haya menos niños sin bicicleta. (E2)*
- *Y lo mismo para poderes adquisitivos más bajos si en vez de su desplazamiento más sedentarios a través del autobús se realiza o del tranvía se realiza a través de la bicicleta pues indudablemente también tendrá un beneficio en su salud y eso hace que extractos diferentes se confabulen por ese uso de la bicicleta que les está generando salud a todos ellos independientemente de su bolsillo. (E2)*

- *Todas las experiencias que estamos teniendo y todos los contactos que tenemos con el mundo de la bicicleta nos está reportando beneficios económicos sociales en la provincia de Huesca y eso pues indudablemente lo queremos transmitirlo y queremos que el plan se afianza en ello. (E2)*

4.4.5. Territorio.

a) URBANO

La utilización de la bicicleta en el ámbito urbano ha evolucionado favorablemente a lo que ha contribuido la realización de infraestructuras adecuadas, con una adecuada señalización y la concienciación, cada vez mayor de los ciudadanos para tanto como usuarios como de los peatones o conductores.

- *Yo creo que en general la gente ya circula incluso cuando te estás moviendo en calzada ya circulas mirando más. (E1)*
- *No es como antes que no eran conscientes de que por ahí por la derecha por su derecha podía pasar una bici, ahora ya te piden perdón 200 veces. (E1)*
- *Me fastidia que hablemos tanto de señalización y no tanto en concienciación que invirtamos tanto en la ciudad que ya al fin y al cabo lo entiendo porque hay más ciudadanos que van a hacer a verse influenciados por el por él por este plan y porque puedan utilizar más masivamente la bicicleta. (E2)*

b) RURAL

En el ámbito rural, la bicicleta no ha dejado de utilizarse de forma habitual, aunque lo más novedoso es incorporarla como una forma de ocio y turismo a través de las rutas verdes, rutas en bicicleta, etc. Esto puede aportar nuevos servicios y riqueza local.

- *Ya tenemos algunas rutas andando y hay también rutas en bici. (E1)*
- *Hay taxistas que han visto la luz transformándose para ayudarse económicamente realizando su actividad en Aínsa en Jaca en Benasque en Castejón de Sos hay empresas que se han especializado. (E2)*
- *Son nuevas personas que viven en el territorio con nuevas familias con hijos que van al colegio y que asientan población en el medio rural. (E2)*

4.5. Efecto de la Estrategia en contexto socioeconómico y político

4.5.1. Equidad

En el discurso de los entrevistados uno de los elementos con especial relevancia es la contribución de la estrategia a la equidad en la sociedad y especialmente a la equidad en salud. En este sentido, la utilización de la bicicleta, por ser accesible a todas las clases sociales es un elemento que contribuye a la equidad además de que permite una utilización de los servicios de forma igualitaria.

- *En Europa muchísima gente va en bici y ministros y es mucho más difícil para alguien ajeno darse cuenta de cuál es el estatus de estas personas. (E1)*
- *Es un vehículo que les permite poder llegar a los mismos sitios que los demás. (E2)*

- *Es evidente nos va a hacer equilibrar o o igualar el estado saludable a través de esta práctica de la bicicleta utilizándola como medio de transporte o deportivo nos va ayudar indudablemente este plan. (E2)*

4.5.2. Políticas sociales y de educación

La influencia de la estrategia en la salud es clara a través de las actuaciones en el ámbito educativo, no solo en las etapas de infancia sino también como procesos de formación dirigidos a adultos. Lo mismo ocurre con las actuaciones desde las políticas sociales. En este sentido se destaca la necesidad de desarrollar normativa.

- *Incorporar La utilización de la bicicleta en el ámbito educativo [...] es el tema de los niños con los caminos escolares y la bicicleta en el cole. (E1)*
- *La DGT no iba a apostar por un método de transporte que consideraran peligroso. (E1)*
- *Una normativa de circulación en la cual se hago muchísimo más hincapié desde la autoescuela desde la educación urbana o sea educación vial en los colegios y posterior también lógicamente en el código de la circulación Tiene que ir todas al unísono no sé si me explicado. (E2)*
- *En las autoescuelas, nociones sobre circulación junto a bicicletas. (E1)*
- *Calzada porque a lo mejor hace un movimiento inesperado y el conductor no lo espera y puede generar conflicto cuando no estamos a ver tanto ciclista en la calzada y eso es lo que nos tenemos que acostumbrar. (E2)*

4.5.3. Gobernanza/buen gobierno

Entre los aspectos de la Estrategia que se valoran como positivos destaca la necesidad de vencer las resistencias existentes, cada vez menores, e incorporarlo en la visión política, en las agendas, en los presupuestos, en la normativa y en la planificación y es un reto para los años venideros. Todas las actuaciones que conllevan generar estructuras que potencien la utilización de la bicicleta y la implicación de los diferentes sectores y departamentos se consideran un avance de la estrategia.

- *La visión política era fundamental porque si no hay voluntad y no se quiere que esto vaya es imposible que me den un presupuesto etc. (E1)*
- *Que a nivel técnico [...] hubo bastantes resistencias no lo veían y sentían desprecio y quizás incluso no veían interesante el hecho de promover un modo de transporte que no lo utilizaba nadie. (E1)*
- *Se creó el observatorio de la bicicleta algo parecido a la mesa de la bicicleta que está en la D.G.A. lo que pasa que allí no solo no estaban representados los agentes de los departamentos intervinientes sino también agentes externos e internos. (E1)*
- *Tiene que haber otras políticas externas sociales y culturales y sobre todo normativas de circulación para que nos ayude a tener esa equidad social. (E2)*

Igualmente es esencial recoger la visión de todos los actores implicados, en particular de la población y específicamente de quienes están a favor y de quienes están en contra ya que hay que articular los mecanismos para la convivencia de todos los sistemas de movilidad. En todo caso es un proceso que hay que plantearlo a largo plazo.

- *Tres pilares: la decisión política y esa apuesta para poder llevar a cabo todo esto, esa creación de la oficina de la bicicleta para que alguien pudiera coordinar y pudiera desarrollar todo lo que fuera y lo tercero escucha a la población. (E1)*
- *Comprendieron que todos vamos a tener que ceder y vamos a tener que poner nuestro granito de arena, pero nadie va a poder llevarse su manera de hacer las cosas. (E1)*
- *Pensando no solamente en los que la usan sino también en los que no la usan y no le gustan, porque también la tiene que aceptar como un modo más y además no solo aceptarla como algo que está ahí que me puede molestar sino como algo tienen que darse cuenta de que es algo beneficioso. (E1)*
- *Hubo que convencer muy poquito a poquito. (E1)*
- *Decisión política en el año 2007 de apostar por la bici como el transporte pues ahora falta dotar de medios humanos económicos para poderlo hacer pero que ya se está haciendo en otras ciudades. (E1)*
- *Por qué estamos poniendo tantos problemas y nos está costando tanto muchas veces esto es por qué no quizás hay falta de visión luego también somos animales de costumbres y parece que con la llevamos muchos años haciendo las cosas de la misma manera pues nos cuesta hacer ese ese traspaso normal, pero si yo creo que si hubiera una normativa. (E1)*

Un apartado que surge reiteradamente en el discurso como relevante es el que se refiere a la necesidad de abordarlo de forma planificada e incorporar la bicicleta a la cultura actual y especialmente la futura. La normativa debería orientarse a favorecer la convivencia en la movilidad de la bicicleta con otros medios y es necesario además de hacer un desarrollo normativo en los diferentes ámbitos (comercio, industria, educación, salud, turismo, ...) que favorezca el uso de la bicicleta de una forma segura, otorgándole la prioridad en la circulación y estableciendo también el sistema de sanciones ante el incumplimiento de la norma.

- *La normativa tiene un montón de años y está pensada solo para carretera. En el ámbito urbano ya incluimos la propuesta de circulación de personas y ciclistas, pero está pendiente su desarrollo. (E1)*
- *Lo más interesante es que haya un cambio normativo y ya no solo me refiero un cambio normativo en lo que se refiere a la circulación sino un cambio normativo general, una ley de movilidad para Aragón. (E1)*
- *Tú vas por los caminos del Danubio, Un cruce y tú tienes la prioridad si vas en bici si vas andando tiene que esperar y el vehículo es el tercero en discordia es el que es el que tiene que esperar a todos. En nuestro país no pasa todavía, es cultural, ya no tiene que ser normativo la norma tiene que existir, pero tiene que ser algo cultural. (E2)*
- *La bicicleta es la que tiene que tener la prioridad en la circulación en la ciudad en la calzada eso tiene que ir en paralelo también una normativa de circulación. (E2)*
- *También el palo de la normativa no también nos haría aprender a esas multas no sería aprender, pero como multas una bicicleta si no tiene una matrícula no y si tiene una matrícula tendrá una tasa de una tasa. (E2)*

4.6. ¿Cómo puede contribuir la Estrategia a mejorar el nivel de salud en la población?

Un elemento que mejoraría la calidad de vida de las personas es promover el papel favorecedor de la salud y del bienestar que puede tener la bicicleta en diferentes ámbitos como son el empleo, la comunicación, infraestructuras, vivienda, entorno, transporte, servicios, ...

4.6.1. Condiciones de trabajo y empleo

En el discurso se recoge la contribución del uso de la bicicleta a los desplazamientos de los usuarios de cualquier edad, el ahorro de tiempo y dinero y su versatilidad y señala la necesidad de impulsar las actuaciones dirigidas a promover el uso de la bicicleta para desplazarse a los centros laborales o educativos.

- *Si para poder utilizar el transporte público tienen que ir tiene que estar dependiendo de horarios no pueden ir a todos los sitios, en cambio teniendo un modo de transporte suyo propio, bien propio o a nivel de préstamo que puedan utilizar ellos, es que es una libertad total a la hora de, tanto a nivel de su vida personal como que puede llegar a cualquier sitio. (E1)*
- *Queda pendiente el hecho de que se pueda llegar a todos los centros de trabajo en bici porque hasta ahora, claro si es verdad, es un riesgo que podamos ir a trabajar por una carretera o unos caminos que no están iluminados ni bien mantenidos. (E1)*

4.6.2. Comunicación con bienes servicios e infraestructuras

Las mejoras de las infraestructuras contribuirían a potenciar el uso de la bicicleta, especialmente carriles específicos segregados o si no es posible, la intermodalidad, la cohabitación, las vías verdes, etc.

- *Apuesta del plan director de la bicicleta y es que en las calles principales en las que hay muchos carriles de circulación tipo avenidas haya carriles específicos segregados o si no se puede sin segregar y en las vías o en las calles secundarias haya cohabitación. (E1)*
- *Ayuda más en otros lugares para su desplazamiento en tren interurbano. (E2)*

4.6.3. Vivienda

En opinión de los entrevistados, las viviendas no están preparadas para guardar las bicicletas de la familia por lo que se requeriría la adecuación de las viviendas o los espacios de la comunidad para guardar las bicicletas de forma segura, facilitan que su uso sea más habitual. En este sentido, se propone que estas cuestiones se prevean en los edificios de nueva construcción.

- *Si no la tienes muy cerca [...] nosotros utilizamos la bicicleta en casa porque la tenemos en la misma puerta la tenemos nosotros la tienen los vecinos. (E2)*
- *Creo que debería ser obligatorio poder guardar segura la bicicleta, pero también en los edificios privados de nueva construcción que se prevea lo mismo como también se les están exigiendo una serie de medidas. (E1)*
- *Que la gente no puede subírselas si no tienen ascensor o no tienen trastero [...] están expuestos a que se las roben. (E1)*

4.6.4. Urbanismo y entorno residencial

Lo mismo ocurre con la planificación urbanística y el entorno residencial, que requieren incorporar la concepción de la movilidad diversa y específicamente la movilidad en bicicleta a dicha planificación para que los ciudadanos sientan que la circulación es fácil y segura. En este sentido, se propone la creación de supermanzanas, carriles bici, red de aparcamientos seguros para bicis, disponibilidad de zonas verdes, etc.

- *Hacer un planteamiento una estrategia global de la ciudad de cómo movernos y además es que ya tenemos las herramientas que tampoco hay que inventarse. (E1)*
- *La creación de súper manzanas con una buena planificación urbanística permite reducir las muertes. no todos los coches tienen que pasar por todas las calles. (E1)*

- *Pero está claro que tiene que haber una buena red de aparca bicis en el terreno público en vía pública, pero tiene que haber también una buena red de aparcamientos seguros en viviendas como en los centros de trabajo. (E1)*
- *Ya tenemos algunas rutas andando y hay también rutas en bici. (E1)*

4.6.5. Calidad aire, agua, suelo

La estrategia contribuye a la salud de la población mejorando la calidad del aire, agua y suelo a través de la reducción de las emisiones de humos y gases.

- *Teniendo en cuenta lo que son las emisiones de los de los gases por los tubos de escape hay más muertes por los tubos de escape de los vehículos automóviles al año que por muertes de accidentes de esos mismos vehículos al año o sea el doble de muertes están relacionadas con la salud por esa contaminación ambiental y ya te digo esta contaminación debida solo los tubos de escape son el doble de muertes al año en España que de accidentes de tráfico. (E1)*
- *Los jóvenes gracias a dios que están empezando a darse cuenta cada vez hay más personas que piensan un poco el asunto en el tema del medio ambiente. (E1)*
- *Yo cada vez noto más los no sé si porque ahora estamos más sensibilizados pero los coches antiguos notas el humo de coches antiguos incluso cuando vas andando y si vas en bicicleta detrás de un coche y hay veces que he frenado para mantener la distancia con un vehículo porque me estaba ahumando totalmente. (E2)*

Igualmente, las actuaciones propuestas contribuyen a que el uso de la bicicleta sirva para reducir la densidad de tráfico, y por tanto, ruidos y contaminación acústica.

- *No es el caso del coche que no sabes si va haber un atasco y te va a pillar un embotellamiento. (E1)*

4.6.6. Transporte

La utilización de la bicicleta contribuye a modificar las pautas de modificación del transporte tanto en el ámbito urbano como rural y afecta también al transporte público y privado. En relación al transporte público se hace énfasis en promover actuaciones en la estrategia para favorecer la multimodalidad, facilitando la información, la gestión mediante aplicaciones, billetes unificados, o información en redes sociales.

- *Pero a nivel público creo que es súper interesante que haya un transporte público multimodal que este dentro por supuesto el tranvía, autobús si quieres poner alguno más. (E1)*
- *Aplicaciones que puedas comprar los billetes de transporte con un solo billete para transporte públic. o(E1)*

En este sentido, en la planificación de la movilidad activa, la disponibilidad de infraestructuras que aporten seguridad, ocupan un espacio destacado y sobre todo en el diseño de la multimodalidad (flotas de bicicletas, carriles bici, aparcabicis, posibilidad de transporte de bicis en trenes, autobuses, registros de bicicletas, seguros, etc.). Por tanto, los diferentes sectores han de contemplar el papel que tienen para impulsar actuaciones que puedan contribuir a mejorar la salud de la población

- *Lo más importante son las infraestructuras. (E1)*
- *Pues solamente con el hecho de pensar la tierra y tener vierteaguas para que no se pueda a producir los charcos y ya si esas incomodidades podrías facilitarte muchísimo más la bicicleta ya no te hablo de*

- las vías verdes que sí que son paseos por vías que, pero es por ahí iba el ferrocarril no era por donde iba no nos facilita esa es esa unión de poblaciones. (E2)*
- *Al Diseñar una carretera también hay que pensar en el carril bici, o sea si se expropia un poquito más de terreno para tener en cuenta que se van conectando los pueblos entre sí los polígonos industriales, todos los centros de estudios y de residencias etc. se puede ir a cualquier sitio en bicicleta. (E1)*
 - *Tener un aparcabicis en el que se quedaba aparcada de una manera automática y tú luego llegabas ponías el código y la bicicleta te volví a salir. (E2)*
 - *Habría que volver a concienciar y facilitar el que en los trenes esté habilitado algún espacio para poder poner la bicicleta, debería ser una manera de facilitarlo para el desplazamiento interurbano de larga distancia con la bicicleta. (E2)*
 - *Parkings en las entradas de la ciudad tener una buena flota de bicicletas compartidas en el uso aparcamientos de guardarlas allí o coger el transporte público si quieres todo esto demás se puede. (E1)*
 - *Una vez que las infraestructuras te dan comodidad y seguridad, la sensación de seguridad es muy importante, estoy hablando del ámbito urbano claro. (E1)*
 - *El registro de bicicletas para evitar el comercio ilegal. (E1)*

4.6.7. Riqueza local y acceso a servicios

En el discurso de los expertos entrevistados, la estrategia puede impactar favorablemente incrementando la riqueza local lo que indirectamente, contribuye a mejorar el nivel de salud a través de los determinantes sociales y del eje de desigualdad que constituye la clase social o posición socioeconómica. También en ocasiones tiene otros efectos favorables como asentamiento de población, sostenibilidad y el medio ambiente.

- *Los más de 1000 km recuperados sendas y caminos antiguos ahora en el último estudio que han hecho lo están utilizando más incluso los cazadores o los retenes de contraincendios que los ciclistas o sea que es un beneficio aún mayor el que se genera por el movimiento de la utilización de la bicicleta en el medio rural facilita la extinción de incendios fíjate en lo están diciendo los propios retenes. (E2)*
- *En el medio rural creo que se puede invertir muchísimo más y la calidad aumentaría muchísimo más y se ayudaría incluso al asentamiento de población ya que enriquecimiento de la calidad de vida y a la generación de nuevos negocios en el territorio. (E2)*
- *Todas las experiencias que estamos teniendo y todos los contactos que tenemos con el mundo de la bicicleta nos está reportando beneficios económicos y sociales. (E2)*

Promover la estrategia conlleva mejorar el acceso a servicios básicos (empleo, educación, alimentación, vivienda, servicios sociales, espacios culturales y de ocio, internet, comercios). Por otra todos los sectores pueden desarrollar actuaciones para promover y mejorar la salud y el bienestar.

- *La posibilidad de hacer turismo en Zaragoza con la bici, cosa que creo que es una muy buena manera de conocer la ciudad. (E1)*
- *Queda pendiente el hecho de que se pueda llegar a todos los centros de trabajo en bici porque hasta ahora, claro si es verdad, es un riesgo que podamos ir a trabajar por una carretera o unos caminos que no están iluminados ni bien mantenidos. (E1)*
- *En mi opinión que todos los edificios públicos tienen que contar con una zona o con zonas de guarda segura de bicicletas sean equipamientos deportivos, equipamientos educativos en equipamientos de la administración que se puede mejorar esto, pues por ejemplo para los trabajadores de las grandes administraciones en este caso ayuntamiento de Zaragoza o el Gobierno de Aragón(E1)*

- *Mejorar esa educación porque como te decía es fundamental eso que desde los más pequeñitos se les enseña educación vial. (E1)*

V. CONCLUSIONES

Del análisis del discurso se derivan las siguientes conclusiones:

- 1. La estrategia aragonesa de la bicicleta tiene claros impactos positivos sobre la salud de las personas, no solo de una forma directa, sino también de forma indirecta a través de adecuadas actuaciones en otros sectores. Produce beneficios relacionados con la actividad física, bienestar emocional y con la relación social.**
- 2. Fomentar el uso de la bicicleta puede contribuir a reducir las desigualdades sociales en salud y específicamente actuar en los principales ejes de desigualdad como son la edad, el sexo, el territorio, la etnia/origen y el nivel socioeconómico.**
- 3. Si bien la utilización de la bicicleta puede tener algunas repercusiones negativas en la salud de las personas sobre todo la accidentabilidad, mortalidad o problemas de seguridad ciudadana, desarrollar ciertas actuaciones en el marco de la estrategia puede influir para corregirlas y eliminarlas.**
- 4. Se incorpora al discurso la contribución que puede tener la estrategia a la mejora de los determinantes sociales de la salud a través de su influencia en el urbanismo, medio ambiente, vivienda, transporte, riqueza local o el empleo.**
- 5. La mejora de las infraestructuras es un elemento esencial en el desarrollo e impulso de la estrategia aragonesa de la bicicleta junto con la participación e implicación de todos los sectores y el desarrollo normativo a nivel nacional, autonómico o local.**

ANEXO. ENCUADRE Y GUIÓN DE LAS ENTREVISTAS

Encuadre:

Buenos días,

Quiero agradecerle su participación en esta entrevista y el tiempo que me está dedicando.

Una entrevista en profundidad es una técnica de investigación cualitativa en la que se busca conocer la opinión y reflexiones del entrevistado en torno al tema de estudio ya que se considera que su discurso va a aportar datos relevantes.

Esta entrevista es anónima y el análisis de la misma se realiza conjuntamente con los datos obtenidos en otras entrevistas u otras técnicas cualitativas.

Su duración es alrededor de 50 minutos y se registra (grabación) al objeto de poder realizar un análisis riguroso

Como ya sabe, la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras ha promovido y aprobado, la estrategia Aragonesa de la Bicicleta. Tiene como finalidad situar a Aragón en la Senda de una promoción ordenada y efectiva de la bicicleta como herramienta de movilidad sostenible, de salud, economía, medio ambiente, educación y desarrollo del territorio.

Tal como se acordó en la Mesa de la bicicleta se va a realizar una evaluación del impacto en salud de dicha estrategia. La metodología de la EIS incluye diferentes fases, hay una etapa de recogida de información y específicamente información cualitativa acerca de cómo la estrategia podría influir en los ejes de desigualdad y en los determinantes de salud. Una de las técnicas para llegar a obtener esta información es la realización de entrevistas en profundidad.

En concreto lo que nos interesa es

- Explorar como puede influir la estrategia de la bicicleta en una mayor equidad en la población y específicamente su efecto sobre ejes de desigualdad y determinantes de salud
- Identificar posibles actuaciones en las que la utilización de la bicicleta se relaciona con los determinantes de salud y mejora la equidad en salud.

¿Cómo considera usted que puede influir la estrategia de la bicicleta en el nivel de salud de la población aragonesa?

Guion:

- Principales aportaciones del plan a la salud de la población. Movilidad sostenible
- Influencia del Plan según los ejes de desigualdad:
 - Edad. Infancia/Jóvenes/Adultos/Mayores de 65
 - Genero
 - Etnia/Inmigración/Población gitana
 - nivel socioeconómico
 - territorio: Rural/ Urbano
- Efectos de la estrategia en las diferentes tipologías de población. Poblaciones desfavorecidas
 - Diversidad funcional
 - Personas con enfermedades crónicas
 - Desempleados
- Efecto de la Estrategia en contexto socioeconómico y político
 - Sostenibilidad
 - Equidad
 - Justicia social
 - Políticas sociales y de educación
 - Gobernanza/buen gobierno
- Como puede contribuir la Estrategia
 - Condiciones de trabajo y empleo
 - Comunicación con bienes servicios e infraestructuras
 - Vivienda
 - Entorno residencial
 - Calidad aire, agua, suelo
 - Ruidos y contaminación acústica
 - Gestión de residuos
 - Densidad de tráfico
 - Disponibilidad de zonas verdes
 - Transporte:
 - publico
 - privado
 - disponibilidad de infraestructuras para movilidad activa
 - Riqueza local
 - Acceso a servicios básicos (empleo, educación, alimentación, vivienda, servicios sociales, espacios culturales y de ocio, internet, comercios)
 - Seguridad física (libertad de movimientos...)
 - Bienestar emocional, conciliación vida familiar y laboral, apoyo redes comunitarias...
 - Actividad física/alimentación/consumos tabaco, alcohol, adicciones,

- Relaciones interpersonales